



ΕΛΠΙΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Κοζάνη 26-11-2019

**Η Δυτική Μακεδονία χάνει το τραίνο.
Η χαμένη ευκαιρία της σιδηροδρομικής σύνδεσης
της Δυτικής Μακεδονίας με την Σιδηροδρομική
Εγνατία.**

Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου είναι στρατηγικός στόχος της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών για την περίοδο 2014-2025 γιατί **μειώνει δραστικά το μεταφορικό κόστος στις Χώρες της Ευρώπης και συμβάλλει στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής ως μεταφορικό μέσο χαμηλής ρύπανσης.**

Ο στόχος είναι μέχρι το 2030 το 30% των οδικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 300 km να αντικατασταθούν από τον σιδηρόδρομο ή τα πλωτά μέσα και έως το 2050 το ποσοστό αυτό να ξεπεράσει το 50%.

Η Ελλάδα είναι η λιγότερο ανεπτυγμένη αγορά στις εμπορευματικές μεταφορές μέσω σιδηροδρόμων καθώς δεν ξεπερνούν το 20%.

Στο «Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών 2014-2025 (ΣΠΕΜ 2014)» που χρηματοδοτείται με 13 δις€ για την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν δεσπόζουσα θέση ([πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά](#)).

Για τη Δυτική Μακεδονία ως έργο 1^{ης} προτεραιότητας στους σιδηροδρόμους ονοματίστηκε το έργο «Κατασκευή νέας μονής Σιδηροδρομικής Γραμμής Καλαμπάκα – Κοζάνη» με προϋπολογισμό 742 εκ€

Το έργο αποτελεί Τμήμα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας που συνδέει την Δυτική Μακεδονία

(Φλώρινα, Αμύνταιο, Πτολεμαίδα, Κοζάνη, Γρεβενά, Καστοριά) απευθείας με τον ΠΑΘΕΠ και την Αθήνα και με τα λιμάνια εξόδου προς Δυτική Ευρώπη με δύο βασικά τμήματα:

- την νέα μονή γραμμή Καλαμπάκα-Κοζάνη (με σύνδεση και των τμημάτων Φλώρινας, Αμυνταίου, Πτολεμαίδας, Γρεβενών-Σιάτιστας) μήκους 105 χλμ.
- το τμήμα Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα μήκους 152 χλμ. Αυτό το τμήμα **θα ενώσει σιδηροδρομικά την Δυτική Μακεδονία με την Ηγουμενίτσα, κύριο λιμάνι εξόδου προς Ιταλία και Δυτική Ευρώπη, αλλά και με το εσωτερικό σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας για τα εμπορευματικά φορτία με τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.**

Το έργο προβλέπεται να συνδεθεί και με το Αλβανικό σιδηροδρομικό δίκτυο με το τμήμα Φλώρινα-Κρυσταλλοπηγή-Καστοριά-Πόγραδετς.

Η Διευρωπαϊκή σημασία του έργου άνοιξε την κάνουλα της Ευρωπαϊκής χρηματοδότησης.

Είναι πολύ σημαντικό πως για το τμήμα που αφορά τη Δυτική Μακεδονία υπάρχουν εγκεκριμένη μελέτη Σκοπιμότητας/Εφικτότητας και εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι (με δημοσιευμένη ΚΥΑ). Για την ολοκλήρωση της ωρίμανσης του έργου χρειαζόταν να εκπονηθούν οι οριστικές μελέτες. Ως χρονοδιάγραμμα ωρίμανσης του έργου δινόταν το διάστημα 2015- 2016, Διαγωνιστικής Διαδικασίας 2017 - 2018 και Εκτέλεσης του έργου 2017-2022 ([πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά](#) ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ σελ 2 α/α 26).

Σημειώνεται ότι στο παραπάνω έργο συμπεριλαμβάνεται τόσο ο Εμπορευματικός Σταθμός στα Κοίλα όσο και η υπογειοποίηση της Επιβατικής γραμμής στη πόλη της Κοζάνης που είχαν συμπεριληφθεί στον Εθνικό σχεδιασμό με επισπεύδουσα την τότε Δημοτική Αρχή της Κοζάνης (2006) η οποία στη συνέχεια ενσωμάτωσε τον Εθνικό Σχεδιασμό στο νέο ΓΠΣ της πόλης.

Δυστυχώς ενώ το έργο είχε περάσει το κρίσιμο στάδιο της έγκρισης σκοπιμότητας από τη τότε

Διοίκηση του ΟΣΕ, έγκριση που επέτρεψε την ένταξη του στα έργα 1^{ης} προτεραιότητας με διασφαλισμένη χρηματοδότηση, χάθηκε όπως φαίνεται στη συνέχεια, από παλινωδίες και λάθος χειρισμούς.

Η μετακίνηση του επιβατικού σταθμού και η κατάργηση της λύσης υπογειοποίησης της γραμμής απαιτούσε εκ νέου εγκρίσεις από τον ΟΣΕ ο οποίος όμως πλέον είχε αλλάξει ιδιοκτητή.

Το αποφασιστικό χτύπημα ήρθε από τον πρώην Περιφερειάρχη με το γκρέμισμα των γεφυρών που σταμάτησαν την λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής στην πιο κρίσιμη φάση του έργου.

Με το τραίνο σταματημένο, με ακυρωμένες την έγκριση σκοπιμότητας και τη ΜΠΕ λόγω αλλαγής σχεδιασμού και κυρίως λόγω έλλειψης πολιτικής βούλησης από την τότε Κυβέρνηση και τους πολιτικούς εκπροσώπους της Περιφέρειας στην Αυτοδιοίκηση και στη Βουλή, ήταν φυσικό στην Αναθεώρηση του ΣΠΕΜ τον Ιούνιο του 2019, το έργο να απενταχθεί από τα έργα προτεραιότητας.

Η «διάσωση» ενός μικρού μόνο τμήματος «Φλώρινα - Κρυσταλλοπηγή - Καστοριάς - Πόγραδες» είναι μεν σημαντική, αποδεκατίζει όμως την αναπτυξιακή σημασία ενός μεγάλου έργου και το καθιστά σχεδόν ανενεργό ([πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά](#) ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ σελ 12 α/α 162).

Η απελευθέρωση της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, που ξεκίνησε το 2017 με την πώληση του 100% της ΤΡΑΙΝΟΣΕ στην Ιταλική Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A εκτιμάται ότι θα συμβάλει στη μετεξέλιξη της χώρας σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο.

Από αυτή την τεράστιας σημασίας εξέλιξη η Δυτική Μακεδονία φαίνεται να μένει δυστυχώς εκτός.

Σήμερα οι χειρισμοί της νέας Περιφερειακής Αρχής δείχνουν να μην κατανοεί την βαρύνουσα σημασία των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και τον πεπερασμένο χρόνο που έχει στη διάθεσή της για συγκεκριμένες ενέργειες δέσμευσης

χρηματοδοτήσεων για τα έργα στρατηγικής σημασίας της Περιφέρειας.

Ο κίνδυνος της απώλειας εκτός από τον σιδηρόδρομο και των δύο μεγάλων έργων Διευρωπαϊκής σημασίας και 1^{ης} προτεραιότητας του Ε 65 και του Κάθετου Άξονα Λάρισας- Νίκης είναι παραπάνω από ορατός ([πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά](#) ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ σελ 7 α/α 75 και σελ 11 α/α 136 και 137).

Το πακέτο των 13 δις€ λήγει το 2025 και οι χρηματοδοτήσεις δεσμεύονται ήδη σε έργα άλλων Περιφερειών.

Την νέα προγραμματική περίοδο είναι αμφίβολο αν θα υπάρξει παρόμοια δυνατότητα χρηματοδότησης των μεταφορών καθώς το κέντρο βάρους των Ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, μειωμένο λόγω του Brexit, μετατοπίζεται στη χρηματοδότηση της πολιτικής για το Άσυλο και τη Μετανάστευση.

Η Δυτική Μακεδονία φαίνεται να μένει συνολικά εκτός του πολυτροπικού Δικτύου των Ευρωπαϊκών Μεταφορών και η Περιφερειακή Ανάπτυξη φαίνεται να γίνεται θυσία στο βωμό κοντόφθαλμων μικροπολιτικών συμφερόντων ενός πολιτικού προσωπικού κατώτερου των περιστάσεων και μιας κοινωνίας που οι θεσμικοί της εκπρόσωποι παρακολουθούν βουβά την εξέλιξη του δράματος.

Γεωργία Ζεμπιλιάδου

Περιφερειακή Σύμβουλος

Επικεφαλής του Συνδυασμού ΕΛΠΙΔΑ